II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

13 januari 2009

om statligt stöd C 22/07 (ex N 43/07) beträffande utvidgning till muddrings- och kabelläggningsverksamhet av den ordning enligt vilken sjötransportföretag beviljas undantag från att betala inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk i Danmark

[delgivet med nr K(2008) 8886]

(Endast den danska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/380/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 15 januari 2007 [2] anmälde Danmark till kommissionen en ändring av ordningen enligt vilken sjötransportföretag beviljas undantag från att betala inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk i Danmark (den så kallade DIS-ordningen). DIS-ordningen godkändes genom kommissionens beslut av den 13 november 2002 [3].

(2) Den anmälda ändringen har registrerats under N 43/07. Genom en skrivelse av den 27 mars 2007 [4] översände Danmark nya uppgifter som kommissionen begärt i en skrivelse av den 20 mars 2007 [5].

(3) Genom en skrivelse av den 10 juli 2007 [6], informerade kommissionen Danmark om sitt beslut att inleda ett formellt granskningsförfarande enligt artikel 4.4 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (nedan kallad *procedurförordningen om statligt stöd*) [7]. Danmark lämnade sina synpunkter i en skrivelse av den 5 september 2007 [8].

(4) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* [9]. Genom detta beslut har kommissionen uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på de aktuella åtgärderna.

[1] EUT C 213, 12.9.2007, s. 22.
[2] Registrerad under TREN (2007) A/21157.
[3] Beslutet i ärende N 116/98 finns på det officiella språket på följande Internetadress: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116–98.pdf
[4] Registrerad under TREN (2007) A/28077.
[5] Registrerad under TREN (2007) D/306985.
[6] Registrerad under K(2007) 3219 slutlig.
[7] EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.
[8] Registrerad under TREN (2007) A/41561.
[9] Se fotnot 1.

(5) Kommissionen har mottagit synpunkter från följande berörda parter: European Dredging Association, European Community Ship-owners Association, Chamber of British Shipping, Norges rederiförbund, Armateurs de France, Alcatel-Lucent och Danmarks rederiförening. Kommissionen har översänt deras respektive synpunkter till Danmark, som getts tillfälle att bemöta dem. Danmarks kommentarer mottogs i en skrivelse av den 9 januari 2008 ([10]).

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV DE ANMÄLDA ÅTGÄRDERNA

(6) De anmälda åtgärderna beskrevs redan i det ovan nämnda beslutet av den 10 juli 2007.

2.1 Beskrivning av den anmälda ändringen av DIS-ordningen

(7) Huvudsyftet med de anmälda åtgärderna (lagförslag nr L 110 (2006–07), avsnitt 11) är att utvidga den så kallade DIS-ordningen till att omfatta besättningar ombord på kabelfartyg och mudderverk.

(8) När det gäller kabelfartyg har deras verksamhet hittills inte omfattats av DIS-ordningen, trots att kabelfartyg enligt dansk lag kunnat registreras i DIS-registret.

(9) Danmark vill nu att kabelfartyg ska omfattas helt av DIS-ordningen.

(10) När det gäller mudderverk beskrivs i ett dekret av den 27 maj 2005 om genomförande av DIS-ordningen (nedan kallat *dekretet*) vad som är att betrakta som sjötransport inom muddringsindustrin, i syfte att fastställa bestämmelser om vilken typ av muddringsverksamhet som får omfattas av ordningen. Enligt avsnitt 13 i dekretet anses följande verksamhet på mudderverk som sjötransport:

1. Förflyttning mellan hamn och utvinningsplats.

2. Förflyttning mellan utvinningsplatsen och den plats där muddermassan ska lossas, inklusive själva lossningen.

3. Förflyttning mellan lossningsplatsen och hamnen.

4. Förflyttning på och mellan utvinningsplatser.

5. Förflyttning i syfte att tillhandahålla assistans på begäran av myndigheter i samband med sanering efter oljeutsläpp m.m.

(11) Enligt den gällande danska lagstiftningen får sandsugare inte registreras i DIS-registret. Sandsugare kan därför inte uppfylla grundvillkoren för att få ansöka om att omfattas av DIS-ordningen. Eftersom sandsugare dessutom i viss mån används för till exempel konstruktionsarbete i territorialvatten har det varit problematiskt för Danmark att låta sandsugare omfattas av den allmänna nettolöneordningen. Danmark har i stället beslutat att beskatta personer ombord på sandsugare i enlighet med allmänna bestämmelser och sedan betala tillbaka skatten till fartygsägarna när villkoren för detta är uppfyllda.

(12) Således omfattas muddring indirekt av DIS-ordningen och har samma förmåner som sjötransportföretag vars fartyg är registrerade i DIS-registret.

2.2 Beskrivning av den aktuella DIS-ordningen

(13) DIS-ordningen beskrevs i det ovan nämnda kommissionsbeslutet av den 10 juli 2007 ([11]).

(14) Ordningen består i ett undantag för fartygsägare från betalning av sociala avgifter och inkomstskatt för sjöfolk som arbetar ombord på fartyg registrerade i *Dansk Internationalt Skibsregister*, det danska internationella fartygsregistret (nedan kallat *DIS-registret*), när fartygen används för kommersiell transport av passagerare eller varor.

(15) Kommissionen erinrar om att DIS-registret infördes genom lag nr 408 av den 1 juli 1988 och trädde i kraft den 23 augusti 1988. Syftet var att förhindra utflaggning från det nationella danska registret till tredjeländer.

(16) Det är ett villkor att skatteundantaget beaktas vid lönesättningen. Skatteförmånen tillfaller därmed rederiet och inte den enskilde sjömannen.

([10]) Registrerad under TREN (2008) A/80508.

([11]) Registrerad under K(2007) 3219 slutlig.

(17) DIS-ordningen godkändes ändå av kommissionen den 13 november 2002.

(18) Danmark tillämpar också för närvarande en annan ordning till förmån för sjötransportföretag, nämligen tonnageskatteordningen ([12]).

2.3 **Budget**

(19) Den totala budgeten för DIS-ordningen är omkring 600 miljoner danska kronor.

3. **SKÄL TILL ATT GRANSKNINGSFÖRFARANDET INLEDDES**

3.1 **Tvivel kring åtgärdernas förenlighet när det gäller kabelläggning**

(20) I sitt beslut om att inleda förfarandet ansåg kommissionen att den borde granska de eventuella ekonomiska effekter som den aktuella utvidgningen kunde få för sektorn i fråga. Den aktuella sektorn omfattar utläggning av telekom- och energikablar på havsbotten samt reparation av befintliga kablar på havsbotten.

(21) Kommissionen ansåg att det var omöjligt att dela upp en viss sjötransport i en del som omfattas av begreppet sjötransport och en del som inte omfattas därav. Den ansåg snarare att det behövs en allmän utvärdering av alla former av maritim verksamhet, i syfte att fastställa om en viss transport helt kan omfattas av begreppet sjötransport eller inte.

(22) Följaktligen påpekade kommissionen, i beslutet om ett formellt inledande av förfarandet, att kabelläggning till havs inte kan betraktas som en kombination av sjötransport och kabelläggning till havs.

(23) Vanligen transporterar inte kabelfartygen kabeltrummor från en hamn till en annan eller från en hamn till en offshoreanläggning enligt definitionen av sjötransport i rådets förordningar (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land ([13]) och (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ([14]). Kabelfartygen lägger i stället, på begäran av en kund, kabel från en viss punkt belägen på en kust till en viss punkt belägen på en annan kust. Därför förefaller inte kabelfartygen tillhandahålla vanliga sjötransporttjänster i den mening som avses i dessa EU-förordningar, det vill säga transport av varor till havs mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn eller offshoreanläggning i en annan medlemsstat. Även om det händer att fartygen transporterar varor till havs, i enlighet med förordningarna (EEG) 4055/86 och (EEG) 3577/92, tycks denna verksamhet, som överensstämmer med definitionen av sjötransport, snarare vara en bisyssla till huvudverksamheten som är kabelläggning.

(24) Vidare konstaterade kommissionen att det i det aktuella skedet ännu inte var fastställt att kabelläggningsföretag som är etablerade i gemenskapen verkligen är utsatta för samma konkurrenstryck på världsmarknaden som sjötransportföretagen. Enligt kommissionen står det inte klart om gemenskapens kabelfartyg står inför en konkurrens till följd av bruket av bekvämlighetsflagg som är lika intensiv som konkurrensen inom sjötransport.

(25) Kommissionen ansåg således i sitt beslut om att inleda förfarandet att kabelläggning kanske inte kan betraktas som sjötransport och därför inte heller kan beviljas statligt stöd till sjötransport i den mening som avses i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (nedan kallade *riktlinjerna*) ([15]).

3.2 **Tvivel kring åtgärdernas förenlighet när det gäller muddring**

(26) I sitt beslut om att inleda förfarandet hyste kommission allvarliga tvivel om huruvida all muddringsverksamhet som täcks av ordningen utgör sjötransport i den mening som avses i riktlinjerna. Kommissionen ansåg därmed att all muddringsverksamhet inte kunde omfattas av statligt stöd till sjötransport.

4. **KOMMENTARER FRÅN DANMARK OM BESLUTET ATT INLEDA GRANSKNINGEN**

4.1 **Kommentarer om kabelläggning**

(27) När det gäller kabelläggningsfartyg understryker Danmark att kommissionen i en skrivelse av den 11 augusti 2006 ([16]) försäkrade Danmark om att kabelläggningsfartyg kunde omfattas av de statliga stödåtgärderna i fråga, förutsatt att kravet på minst 50 % sjötransport var uppfyllt.

([12]) Ärende NN 116/98 godkänt genom kommissionens beslut av den 13 november 2002. Beslutet finns tillgängligt på det officiella språket på följande Internetadress: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116–98.pdf

([13]) EGT L 378, 31.12.1986, s. 1.

([14]) EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

([15]) EUT C 13, 17.1.2004, s. 3.

([16]) Registrerad under TREN(2006) D/212345.

(28) Enligt Danmark konstaterade kommissionen att kabelläggningsverksamhet skulle kunna likställas med sjötransport när det gäller den del av verksamheten som avser transport av kabeltrummor från lastningshamnen till den plats på öppet hav där kabelläggningen ska påbörjas, vilket innebär att andelen maritim verksamhet för samtliga aktiviteter ska beräknas med utgångspunkt i det avstånd som fartyget seglar utan att lägga kabel.

(29) Dessutom understryker Danmark att man inte har förstått varför kommissionen i sin skrivelse av den 10 juli 2007 anser att kabelläggning inte kan vara en kombination av sjötransport och annan verksamhet och vidhåller att denna åsikt strider mot skrivelsen från kommissionen av den 11 augusti 2006.

4.2 **Kommentarer om muddring**

(30) Enligt Danmark gör riktlinjerna det möjligt att dela in mudderverkens verksamhet i sjötransport och annan verksamhet. Därför förstår inte Danmark varför en liknande indelning inte kan göras när det gäller kabelläggningsfartyg.

(31) Danmark betonar att EG-domstolens dom i mål C-251/04, som nämns i kommissionens beslut om att inleda förfarandet, inte förändrar grunden för den försäkran som kommissionen har gett Danmark i den ovan nämnda skrivelsen av den 11 augusti 2006. Enligt Danmark klarlade domstolen frågan om huruvida bogserbåtsverksamhet omfattades av förordning (EEG) nr 3577/92, och drog slutsatsen att så inte var fallet. Danmark anser att domen i fråga inte är relevant när det gäller tillämpningen av riktlinjerna på kabelläggningsfartyg.

(32) De danska myndigheterna menar att riktlinjerna inte bara gäller sjötransport enligt definitionen i förordningarna (EEG) nr 4055/86 och (EEG) nr 3577/92, utan *"[…] i vissa delar även gäller bogsering och muddring*".

(33) Enligt riktlinjerna ska minst 50 % av den totala verksamheten utgöra sjötransport, vilket för mudderverk enligt de danska myndigheterna definieras i riktlinjerna som *"[…] sjötransport av muddermassa […]*". De danska myndigheterna menar att sjötransport av muddermassa enligt riktlinjerna ska tolkas som sjötransport.

(34) Danmark ifrågasätter också kommissionens initiativ att ensidigt vidga granskningsförfarandets omfattning till områden som inte ingår i den anmälan som är föremål för den granskning som kommissionen tycks utföra ([17]). Danmark anser inte att det finns någon bestämmelse i kapitel II i procedurförordningen om statligt stöd som ger kommissionen rätt att även inkludera befintliga åtgärder för statligt stöd i granskningen. Om kommissionen vill granska befintliga åtgärder för statligt stöd anser Danmark att den bör göra det med stöd av kapitel V om förfarandet rörande befintliga stödordningar i den förordningen.

(35) Danmark uppger att man anmält ändringarna den 21 januari 2005 i form av två lagförslag som regeringen lade fram för riksdagen den 12 januari 2005 (förslaget om beskattning av sjöfolk och förslaget om ändring av lagen om tonnageskatt). Enligt Danmark kan kommissionen anses ha godkänt de två lagförslagen av följande två skäl:

— För det första hävdar de danska myndigheterna att kommissionen inte besvarade skrivelsen av den 21 januari 2005 från den ständiga representationen inom den tidsfrist som fastställs i procedurförordningen om statligt stöd.

— För det andra bekräftade kommissionen därefter att ändringarna var förenliga med riktlinjerna.

(36) Därför hävdar Danmark att lagen om beskattning av sjöfolk i versionen från våren 2005 är en godkänd statlig stödåtgärd enligt EU-lagstiftningen.

(37) Danmark drar därför slutsatsen att granskningsförfarandet bara kan omfatta den enda anmälda åtgärden, det vill säga det eventuella inkluderandet av sjöfolk på kabelläggningsfartyg i DIS-ordningen.

(38) Beträffande muddringsfartyg uppger den danska regeringen att man den 13 december 2006 antog en lag om ändring av lagen om beskattning av sjöfolk. Ändringen av lagen om beskattning av sjöfolk anmäldes den 15 januari 2007.

(39) Danmark betraktar djuphavstransport av muddermassa som sjötransport i den mening som avses i riktlinjerna. Mudderverk omfattas därför av riktlinjerna oavsett innehållet i förordningarna (EEG) nr 4055/86 och (EEG) nr 3577/92, där mudderverk utför sjötransport (som enligt Danmark definieras som *"djuphavstransport av muddermassa*") under minst 50 % av sin driftstid.

([17]) Kommissionens pressmeddelande IP/07/1047 av den 10 juli 2007.

(40) De danska myndigheterna tillägger att verksamhet inom ”begränsad sjöfart” inte omfattas av de danska statliga stödordningarna. Med ”begränsad sjöfart” avses exempelvis verksamhet i hamnar och fjordar. Schaktnings- och muddringsarbete i och omkring hamnar och fjordar faller därför alltid utanför räckvidden för DIS-ordningen. Detsamma gäller de fall då ett fartyg ligger stationärt.

(41) De danska myndigheterna förklarar att schaktnings- och muddringsarbeten i praktiken (oftast) utförs med hjälp av skopelevatorer som saknar egna motorer och även av den anledningen faller utanför räckvidden för DIS-ordningen. Fartyg med egen motorkraft kan omfattas. Fartyg som anlitas för kontraktsverksamhet till sjöss omfattas emellertid inte heller av DIS-ordningen. Med kontraktsverksamhet avses byggande och reparation av hamnar, pirar, broar, oljeriggar, vindkraftparker och andra anläggningar till havs.

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

5.1 European Dredging Association (EUDA)

(42) Enligt EUDA har kommissionen infört en mycket striktare ordning för statligt stöd till muddringsverksamhet än vad som var fallet i riktlinjerna från 1997. EUDA stöder målsättningen att behålla en muddringsflotta inom EU men anser att det finns två generella problem:

— För det första håller EUDA med om att den europeiska muddringsindustrins sjöfartskluster ska kunna beviljas statligt stöd enligt riktlinjerna i alla de fall där den utsätts för konkurrens från fartyg från tredjeländer.

— För det andra anser EUDA att statligt stöd som godkänts av kommissionen på grundval av riktlinjerna inte bör medföra någon oskälig administrativ börda för den europeiska muddringsindustrins sjöfartskluster.

5.2 European Community Shipowners' Association (ECSA)

(43) ECSA anser att kommissionens synsätt är mycket teoretiskt och inte tar hänsyn till riktlinjernas syften eller innehåll.

(44) ECSA menar att det enligt riktlinjerna redan är en nödvändig förutsättning att en betydande del av muddringsverksamheten utgörs av sjötransport. ECSA menar att mudderverk och kabelläggningsfartyg transporterar muddermassa respektive kablar från punkt A till punkt B. I det här avseendet är lastnings- och lossningsplatsen inte relevant, enligt ECSA.

(45) ECSA betonar att det är helt förenligt med riktlinjernas syften att mudderverks och kabelläggningsfartygs transportverksamhet omfattas av riktlinjerna, eftersom dessa specialiserade fartyg också är verksamma på en global marknad med hård global konkurrens samt på en global arbetsmarknad.

5.3 Chamber of British Shipping

(46) Chamber of British Shipping understryker att riktlinjerna medger att stödberättigad och icke stödberättigad muddringsverksamhet kan utföras av samma fartyg och därmed måste särskiljas. Därför är Chamber of British Shipping bekymrat över uppgiften att *”kommissionen anser att det är omöjligt att dela upp en viss verksamhet i en del som omfattas av begreppet sjötransport och en del som inte omfattas därav”*.

(47) Enligt Chamber of British Shipping finns det inget behov av att dra en gräns mellan transport av varor eller passagerare till eller från en plats som finns på en lista över hamnar och anläggningar, och sådan transport till vissa andra specifika platser till havs. Det är oroväckande att en ny prövning tycks införas som gäller syftet med transport av last eller passagerare. Därför anser man att kundens motiv inte är relevant för huruvida en viss rederiverksamhet ska omfattas. Chamber of British Shipping förtydligar att den specifika bestämmelsen för det material som transporteras för det mesta bestäms av kunden i enlighet med kommande användning och/eller miljötillstånd eller andra tillstånd.

(48) När det gäller beskrivningen av ett kabelläggningsfartygs normala verksamhet i meddelandet i *Europeiska unionens officiella tidning* håller Chamber of British Shipping inte med om kommissionens preliminära bedömning. Enligt denna bedömning lastar kabelläggningsfartygen kundernas kabellast i hamnanläggningar och transporterar den till en rad andra platser, ibland även andra hamnar, där den levereras genom successiv nedläggning på eller i havsbotten.

5.4 Norges rederiförbund

(49) Enligt Norges rederiförbund bör kommissionen tolka begreppet ”sjötransport” på ett flexibelt sätt då kabelläggningsföretag och muddringsföretag har samma internationella rörlighet och utsätts för samma globala konkurrens som traditionell ”sjötransport”.

(50) De anser att transport och kabelläggning från punkt A till punkt B är en samtidig och integrerad verksamhet där kabeln successivt ”lossas” på havsbotten.

(51) På liknande sätt anser Norges rederiförbund att transport i syfte att bortskaffa slam från muddring måste betraktas som transport, även om platsen för muddringen och/eller lossningen varken är en hamn eller en offshoreanläggning.

5.5 **Armateurs de France**

(52) Enligt Armateurs de France är definitionen av sjötransport inte identisk i förordningarna (EEG) nr 3577/92 och (EEG) nr 4055/86, som det hänvisas till i riktlinjerna. Definitionen av sjötransport i ärenden som rör statligt stöd måste därför inte vara densamma som definitionen i förordningarna. Likväl anser Armateurs de France att definitionen i förordning (EEG) nr 3577/92 inte är fullständig. Armateurs de France menar följaktligen att riktlinjerna inte utesluter kabelläggnings- och muddringsverksamhet.

(53) Armateurs de France menar att EG-domstolens dom av den 11 januari 2007 i mål C-251/04 inte är relevant för aktiviteterna i fråga, då den inte utesluter kabelläggnings- eller muddringsverksamhet från sjötransport. Armateurs de France betonar att dessa verksamheter inte är tjänster som är ”relaterade till eller underordnade tillhandahållandet av sjötransporttjänster” i den mening som avses i domen, utan snarare utgör sjötransport av varor till eller från offshoreanläggningar.

(54) Armateurs de France vidhåller att om riktlinjerna skulle tolkas så att bara ren sjötransport kunde beviljas statligt stöd till sjötransport skulle en sådan tolkning i teorin även utesluta fartyg som seglar tomma efter att ha transporterat varor. Eftersom riktlinjerna redan omfattar bogserings- och muddringsfartyg om mer än 50 % av den verksamhet som utförs av en bogserbåt under ett visst år utgör sjötransport, bör denna princip, enligt Armateurs de France, utvidgas till att gälla alla tjänstefartyg såsom mudderverk och kabelläggningsfartyg.

5.6 **Alcatel-Lucent**

(55) Alcatel-Lucent betonar kabelläggningsföretagens betydelse på arbetsmarknaden med tanke på det stora tekniska kunnande som krävs inom området. Alcatel-Lucent anser att kabelläggningsföretag anställer de mest kvalificerade arbetstagarna på sjöfartsarbetsmarknaden Utvidgningen av DIS-ordningen till kabelläggningsfartyg uppfyller därför målet med statligt stöd till sjötransport enligt definitionen i riktlinjerna, eftersom det skulle skydda högkvalitativa arbetstillfällen i Europa för europeiskt sjöfolk. På grund av krisen på telekommarknaden minskade flottan av telekomkabelfartyg som seglar under gemenskapsflagg från 80 till 35 fartyg i konkurrens med fartyg som är registrerade under utländsk bekvämlighetsflagg.

(56) Marknaden är global. Den uppgick till 100 000 kilometer per år på toppen av Internetbubblan och minskade sedan till 20 000 kilometer per år mellan 2003 och 2006, för att nu nå upp till mellan 50 000 och 70 000 kilometer per år.

(57) Eftersom kabelanslutningar kräver transoceanska resor och de största kabelläggningsfartygen bara kan lagra omkring 3 000 kilometer kabeltrummor, anser Alcatel-Lucent att huvuddelen av kabelläggningsfartygens verksamhet består i att transportera kabeltrummor från kabeltrumsfabriken till den plats till havs där kabeln ska anslutas och från vilken den kommer att läggas ned på havsbotten. Enligt Alcatel faller kabelläggningsfartyg inom ramen för sjötransport, eftersom last kontinuerligt lossas från fartyget under resans gång. Därför måste kabelverksamheten betraktas som transport av last.

(58) Alcatel-Lucent anser inte att förordningarna (EEG) nr 3577/92 och (EEG) nr 4055/86 strikt begränsar typen av destinationer till havs (mellan hamnar eller mellan en hamn och en offshoreanläggning). Alcatel-Lucent menar att en viss plats till havs också ska betraktas som en destination som omfattas av riktlinjerna. I och med att den första kabelmetern läggs ned på havsbotten skulle man också kunna betrakta kabelläggningen som en offshoreanläggning, varför påföljande kabelläggning inte är något annat än transport till denna offshoreanläggning.

(59) Enligt Alcatel-Lucent medger EG-domstolens dom av den 11 januari 2007 i mål C-251/04 indirekt en utvidgning av begreppet sjötransport så länge det täcks av riktlinjernas syften. De främsta syftena är enligt Alcatel-Lucent att skydda fartyg under gemenskapsflagg och upprätthålla en konkurrenskraftig flotta på världsmarknaden. Även om kabelläggningsverksamhet betraktas som tillhandahållande av en tjänst (relaterad till eller underordnad tillhandahållandet av sjötransporttjänster) är riktlinjerna tillämpliga på kabelläggningsverksamhet eftersom den också uppfyller riktlinjernas syften.

(60) Slutligen är Alcatel-Lucent av uppfattningen att det av miljöskäl är viktigt att upprätthålla en stor flotta av kabelläggningsfartyg under gemenskapsflagg.

5.7 **Danmarks rederiförening**

(61) Danmarks rederiförening anser att kabelläggning är en verksamhet i sig och inte en bitjänst som t.ex. bogsering, som enligt EG-domstolens dom i mål C-251/04 av den 11 januari 2007 inte täcks av förordningarna (EEG) nr 3577/92 och (EEG) nr 4055/86. Vidare anser Danmarks rederiförening att det är viktigare att ta hänsyn till riktlinjernas syften. Därför påminner Danmarks rederiförening om att den europeiska kabelläggningsindustrin skapar arbetstillfällen för många sjömän i Europa. Kabelläggning kan också bidra till säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder samt registrering av sådana fartyg i gemenskapsregister.

(62) Danmarks rederiförening anser att kabelläggningsverksamhet är utsatt för samma konkurrenstryck som det som gemenskapens sjöfartsoperatörer upplever på världsmarknaden. Kabelläggningsfartyg seglar också mellan kontinenter.

(63) Dessutom anser Danmarks rederiförening att de danska reglerna om sandmuddring omfattas av riktlinjerna med tanke på den liknande lydelsen. Enligt Danmarks rederiförening täcks inte schaktning av den danska lagstiftningen i fråga. Vidare omfattas muddring bara i de fall då kravet att minst 50 % av den totala verksamheten utgör sjötransport är uppfyllt.

5.8 **Kommentarer från Danmark till synpunkter från tredje parter**

(64) I sina kommentarer till synpunkterna från berörda parter upprepar de danska myndigheterna sina tidigare argument och understryker att alla berörda parter stöder uppfattningen att kabelläggningsfartyg ska omfattas av riktlinjerna.

6. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA**

6.1 **Kabelläggning**

(65) För det första påpekar kommissionen att kabelläggningsverksamhet i likhet med sjötransport kräver kvalificerat sjöfolk med liknande kvalifikationer som de som arbetar på traditionella sjötransportfartyg. Dessutom påpekar kommissionen att sjöfolk på kabelläggningsfartyg omfattas av samma arbetsrättslagar och sociala skydd som övrigt sjöfolk.

(66) För det andra medger kommissionen att kabelläggningsfartyg är sjögående fartyg som måste genomgå samma tekniska kontroller och säkerhetskontroller som fartyg som används inom sjötransport.

(67) För det tredje håller kommissionen med om att det finns en risk att kabelläggningsföretag flyttar sin landverksamhet utanför gemenskapen för att hitta ett bättre skatteklimat och därefter omflaggar sina fartyg under utländsk bekvämlighetsflagg. I det sammanhanget medger kommissionen att kabelläggning till sin natur är en global marknad.

(68) Kommissionen konstaterar vidare att utvidgningen av DIS-ordningen till kabelläggningsverksamhet till havs skulle bidra till att skydda sysselsättningen i gemenskapen på sjögående kabelläggningsfartyg som kontrolleras av danska intressen.

(69) De utmaningar som kabelläggningsverksamhet inom gemenskapen ställs inför när det gäller global konkurrens och omflyttning av landverksamhet är ungefär desamma som för gemenskapens sjötransport. På samma sätt omfattas kabelläggningsverksamhet inom gemenskapen av samma rättsliga ramar i fråga om sysselsättning, teknik och säkerhet som sjötransport inom gemenskapen. Slutligen krävs det kvalificerat och utbildat sjöfolk precis som inom sjötransporten.

(70) Det är dessa faktorer som ligger till grund för riktlinjerna. I avsnitt 2.2 första stycket i riktlinjerna nämns förbättrad säkerhet för sjötransport, främjande av registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen, konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, upprätthållen och förbättrad sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydd för och främjande av sysselsättningen för europeiskt sjöfolk som de främsta målen. Detta gäller framför allt statligt stöd i form av lägre arbetskraftsrelaterade kostnader (avsnitt 3.2 i riktlinjerna) som betraktas som ”sociala åtgärder för att förbättra konkurrenskraften” (se rubriken till avsnitt 3 i riktlinjerna).

(71) Även om kommissionen fortfarande vidhåller att kabelläggningsverksamhet inte omfattas av definitionen av sjötransport i de ovan nämnda förordningarna och riktlinjerna, anser den att kabelläggning med nödvändiga anpassningar bör likställas med sjötransport för tillämpningen av avsnitt 3.2 i riktlinjerna och att kabelläggning därmed bör omfattas av samma bestämmelse.

(72) Kommissionen drar därmed slutsatsen att utvidgningen av DIS-ordningen till kabelläggningsfartyg kan godtas genom att tillämpa avsnitt 3.2 i riktlinjerna med nödvändiga anpassningar på dem, och att denna utvidgning följaktligen är förenlig med den gemensamma marknaden.

6.2 **Muddring**

(73) Kommissionen tillbakavisar Danmarks påstående att kommissionen skulle ha missbrukat sin makt när den inledde granskningsförfarandet i fråga om bestämmelserna om muddring i DIS-ordningen. Det ovan nämnda dekretet bifogades anmälan. Kommissionen anser att den var tvungen att granska även denna bilaga och avgöra huruvida dekretet var en ändring av den DIS-ordning som godkänts av kommissionen i det ovan nämnda beslutet av den 12 december 2002 i ärende NN 116/98 och av de åtgärder som Danmark meddelat kommissionen 2005 för att anpassa DIS-ordningen till riktlinjerna från 2004.

(74) Dessutom tillbakavisar kommissionen påståendet att de två lagförslagen skulle ha godkänts genom kommissionens skrivelse av den 18 maj 2005. Genom denna skrivelse klargjordes att en medlemsstats godkännande av lämpliga åtgärder som föreslagits av kommissionen genom riktlinjerna inte i formellt avseende ska betraktas som en anmälan om nytt stöd eller en ändring av befintligt stöd. I det nämnda svaret klargjorde kommissionen också att de åtgärder som de danska myndigheterna lagt fram bara utgjorde ett införlivande av de lämpliga åtgärder som föreslagits i riktlinjerna, och att de inte krävde någon anmälan enligt artikel 88.3 i EG-fördraget.

(75) Det dekret som följde med anmälan avviker dessutom väsentligt från det lagförslag som lämnats i den ovan nämnda skrivelsen av den 21 januari 2008 genom att betydligt fler muddringsaktiviteter ingår än vad som förutsetts i det aktuella lagförslaget. När kommissionen inledde granskningen betraktade den inte bestämmelserna i dekretet som ett nytt stöd (och olagligt stöd eftersom det redan hade trätt i kraft) utan som missbruk av befintligt stöd enligt artikel 16 i procedurförordningen om statligt stöd. Det relevanta kapitlet i förordningen är därför inte kapitel V om förfarandet för befintliga stödordningar, som de danska myndigheterna förutsatte i sin kommentar, utan kapitel IV om förfarandet vid missbruk av stöd.

(76) Kommissionen inledde därför med rätta granskningsförfarandet med avseende på dekretet.

(77) I avsnitt 3.2 femte stycket i riktlinjerna fastställs de villkor under vilka muddringsverksamhet kan beviljas statligt stöd i form av sänkning av arbetskraftsrelaterade kostnader. Villkoren att det måste röra sig om sjöfolk från gemenskapen som arbetar ombord på sjögående fartyg i den mening som avses i avsnitt 3.2 tredje stycket i riktlinjerna och att mudderverken måste vara registrerade i en medlemsstat gäller redan för DIS-ordningen.

(78) Dessutom har de danska myndigheterna redan i sina kommentarer till beslutet att inleda förfarandet klargjort att det enbart är självdrivna mudderverk som omfattas av DIS-ordningen och att muddringsverksamhet i och runt hamnar och fjordar inte omfattas av DIS-ordningen.

(79) När det gäller villkoret att mudderverk under mer än 50 % av den årliga driftstiden måste bedriva sjötransport, påpekar kommissionen att ”sjötransport” när det gäller muddring i avsnitt 3.1 sextonde stycket i riktlinjerna definieras som ”*verklig transport till sjöss av muddermassa*” och utesluter ”*utvinning och muddring som sådan*”. I detta sammanhang konstaterar kommissionen att utvinning eller muddring som sådan inte omfattas av definitionen av stödberättigad muddringsverksamhet enligt det ovan nämnda danska dekretet. Kommissionen anser vidare att ”*förflyttning mellan utvinningsplatsen och den plats där muddermassan ska lossas*” och ”*förflyttning mellan utvinningsplatser*” faktiskt innebär transport av muddermassa. Kommissionen godtar också att fartyg inom sjötransport inte alltid seglar med last på grund av obalanser i viss handel. Därför är det logiskt att i analogi betrakta ”*förflyttning mellan hamn och utvinningsplats*” och ”*förflyttning mellan lossningsplatsen och hamnen*” som sjötransport. På samma sätt hör ”*lossning*” till sjötransport. När mudderverk tillhandahåller assistans till havs på begäran av myndigheter, slutligen, gynnas sjötransporten av den tid de tillbringar direkt och uteslutande för det ändamålet.

(80) Kommissionen drar därför slutsatsen att muddringsverksamhet som den definieras i dekretet kan omfattas av DIS-ordningen med undantag för verksamhet som motsvarar ”*förflyttning på utvinningsplatser*”, som faktiskt inte kan skiljas från utvinning eller muddring som sådan.

(81) Kommissionens godkännande av de flesta aktiviteter som de danska myndigheterna i det ovan nämnda dekretet definierar som stödberättigade enligt DIS-ordningen grundar sig också på de överväganden som följer.

(82) Muddring kräver kvalificerat sjöfolk som omfattas av samma arbetsrätt och sociala skydd som övrigt sjöfolk.

(83) Mudderverk är sjögående fartyg som måste genomgå samma tekniska kontroll och säkerhetskontroller som fartyg som används inom sjötransport.

(84) Slutligen finns det en risk att kabelläggningsföretag flyttar sin landverksamhet utanför gemenskapen i syfte att hitta ett bättre skatteklimat och förmånligare sociala trygghetssystem samt att de därefter omflaggar sina fartyg under utländsk bekvämlighetsflagg.

(85) Kommissionen anser alltså att DIS-ordningen kan tillämpas på muddring till havs enligt definitionen i dekretet, med undantag för förflyttning på utvinningsplatser.

6.3 **Begränsad giltighetstid för kommissionens beslut på området för statligt stöd**

(86) Enligt sin senaste praxis godkänner kommissionen inte längre statliga stödordningar – eller ändringar av dessa – utan tidsbegränsning utan kräver numera att ordningar ska anmälas för en tidsperiod av högst tio år.

(87) Detta är bakgrunden till att kommissionen är skyldig att ange en tidsbegränsning för den anmälda åtgärden i enlighet med gällande praxis. Kommissionen måste därför besluta att de danska myndigheterna på nytt ska anmäla den ändring av DIS-ordningen som granskas i detta beslut enligt artikel 88.3 i EG-fördraget senast tio år efter den dag då detta beslut tillkännages.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De åtgärder som Danmark planerar att genomföra till förmån för sjögående kabelläggningsfartyg är förenliga med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

2. De åtgärder som Danmark genomfört till förmån för sjögående mudderverk är förenliga med den gemensamma marknaden förutsatt att förflyttning på utvinningsplatser undantas från den stödberättigade verksamheten.

Artikel 2

Danmark ska på nytt anmäla den ändring av DIS-ordningen som granskas i detta beslut enligt artikel 88.3 i EG-fördraget inom tio år från och med den dag då detta beslut tillkännages.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Danmark.

Utfärdat i Bryssel den 13 januari 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande